



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 26/2026**OBJETO:** revisão tarifária de transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros, de prefixo nº 06-0145-70**ORIGEM:** SUPAS**PROCESSO (S):** 50505.076423/2025-54**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** NÃO HÁ**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Proposta de revisão tarifária aplicável à Linha 06-0145-70 (Extrema-MG – Bragança Paulista-SP), operada pela AUTOVIAÇÃO CAMBUÍ LTDA., em decorrência da incidência de custo operacional associado ao pagamento de pedágio na Praça de Vargem/SP, localizada na BR-381/SP.

2. DOS FATOS

2.1. A AUTO VIAÇÃO CAMBUÍ LTDA., operadora da Linha 06-0145-70, protocolou consulta à ANTT (Requerimento SEI nº 37794509, no Processo nº 50505.076423/2025-54), questionando quais critérios e metodologia poderiam ser utilizados para o repasse ao usuário, dos valores de pedágio incidentes sobre a operação da referida linha, em razão da passagem obrigatória pela Praça de Pedágio de Vargem/SP, na BR-381/SP.

2.2. A COGEF/GEEST, em manifestação preliminar, registrou que o pedágio, em regra, deve ser tratado como componente do custo operacional das linhas e internalizado na planilha de custos que fundamenta o coeficiente tarifário, mas destacou que, no caso concreto, a adoção de coeficiente tarifário globalizado para o serviço semiurbano inviabiliza a individualização do custo de pedágio da Linha 06-0145-70 dentro do coeficiente geral, utilizado como referência para diferentes serviços e regiões.

2.3. Diante dessa impossibilidade, a GEEST promoveu consulta à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD, por meio do Despacho SEI nº 39524522, para esclarecimentos sobre o regime de concessão da BR-381/SP/MG, a situação contratual da Praça de Pedágio de Vargem/SP e a eventual existência de tratamento tarifário diferenciado (isenções/descontos) aplicável a veículos de transporte coletivo de passageiros.

2.4. A Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários – GEGIR, no Despacho SEI nº 39756577, informou que a Praça de Pedágio de Vargem/SP está situada em trecho da BR-381/SP concedido à Concessionária Autopista Fernão Dias, objeto de contrato derivado do Edital nº 02/2008, e esclareceu que o contrato de concessão veda à ANTT estabelecer privilégios tarifários para segmentos específicos de usuários, exceto se houver lei que indique as fontes de recursos para ressarcimento da concessionária.

2.5. Na sequência, a Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária – GEGEF, por meio do Despacho SEI nº 39634933, detalhou que: (i) não há, no contrato de concessão ou em seus anexos, previsão de diferenciação de tarifa de pedágio específica para serviços de transporte coletivo urbano ou semelhantes; (ii) o contrato apenas diferencia tarifas por categoria de veículo e prevê isenções restritas a veículos oficiais e eventuais descontos concedidos pela própria concessionária, por sua conta e risco; e (iii) não há notícia de decisão judicial que afaste a cobrança de pedágio do transporte coletivo na localidade.

2.6. A GEGEF consignou, ainda, que a criação de novas isenções tarifárias em concessões rodoviárias não se insere nas competências legais da ANTT, configurando matéria de política pública afeta ao Ministério dos Transportes, e que qualquer novo benefício dependeria de previsão legal específica quanto à fonte de custeio ou de revisão da estrutura tarifária para preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, em consonância com o art. 35 da Lei nº 9.074/1995, concluindo pela inexistência de viabilidade jurídico-regulatória ou econômico-financeira de tratamento diferenciado que afastasse, total ou parcialmente, a cobrança de pedágio dos veículos utilizados na Linha 06-0145-70.

2.7. Com base nessas manifestações, a NOTA TÉCNICA SEI nº 1330/2026/COGEF/GEEST/SUPAS/DIR (39471047) consolidou o entendimento de que o pedágio constitui custo compulsório, recorrente e não passível de supressão ou redução pela via da infraestrutura, e propôs metodologia específica para seu repasse à tarifa da linha, submetendo a matéria à apreciação superior e sugerindo encaminhamento ao Gabinete da Diretoria para deliberação da Diretoria Colegiada.

2.8. Foi elaborado o Relatório à Diretoria 108 (SEI nº 40742120) e a Minuta de Deliberação (SEI nº 40743318).

2.9. De acordo com a Certidão de Distribuição (SEI nº 41259826), os autos foram distribuídos a minha relatoria.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A análise técnica partiu do reconhecimento de que a operação da Linha 06-0145-70 está sujeita ao pagamento obrigatório de pedágio na Praça de Vargem/SP, em trecho da BR-381/SP concedido à Concessionária Autopista Fernão Dias, sem que exista previsão contratual ou legal de isenção ou tarifa diferenciada para veículos de transporte coletivo de passageiros, nem competência regulatória da ANTT para instituir esse tipo de benefício na esfera da concessão rodoviária.

3.2. Paralelamente, verificou-se que a estrutura tarifária atualmente aplicada ao transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano é baseada em coeficiente tarifário globalizado, comum a diversas linhas e regiões, o que impede a individualização de custos específicos incidentes apenas sobre determinadas linhas, como é o caso do pedágio na Linha 06-0145-70.

3.3. Essa combinação de fatores evidencia uma situação não contemplada de forma explícita pela estrutura tarifária vigente: o pedágio é um insumo indispensável à continuidade da prestação do serviço, não pode ser suprimido ou diferenciado na esfera da infraestrutura e tampouco pode ser simplesmente incorporado ao coeficiente globalizado sem gerar distorções para as demais linhas do sistema.

3.4. A área técnica concluiu que a transferência integral do custo de pedágio à operadora, sem a correspondente recomposição de receita, romperia o equilíbrio econômico-financeiro da prestação do serviço, em afronta à Lei nº 10.233/2001, que atribui à ANTT a competência para revisar e reajustar tarifas de modo a assegurar simultaneamente a modicidade tarifária, a adequada prestação do serviço e o equilíbrio econômico-financeiro da operação, bem como à legislação de concessões (Leis nº 8.987/1995 e nº 9.074/1995), que impõe a manutenção da equação econômico-financeira dos contratos e dos serviços regulados.

- 3.5. Diante da impossibilidade de solução pela via da infraestrutura, a área técnica entendeu que a alternativa regulatória mais adequada consiste em reconhecer o pedágio como custo operacional da linha e promover revisão tarifária específica, refletindo esse insumo na tarifa por meio de metodologia própria de cálculo do valor a ser repassado por passageiro, construída com base em parâmetros já consolidados na modelagem do serviço semiurbano (lotação do veículo-tipo e Índice de Aproveitamento Padrão).
- 3.6. A metodologia proposta define o valor de pedágio por passageiro (VPR) pela relação $VPR = VP / (LOT \times IAP)$, onde VP é o valor do pedágio pago por veículo na Praça de Vargem/SP, LOT é a lotação do veículo-tipo da operadora, conforme planilha tarifária da ANTT, e IAP é o Índice de Aproveitamento Padrão utilizado na estrutura tarifária.
- 3.7. Aplicada ao caso concreto, com VP = R\$ 6,40, LOT = 49 lugares e IAP = 76,60% (0,7660), obtém-se $VPR = 6,40 / (49 \times 0,7660) = R\$ 0,1705$ (dezessete centavos e meio de real), valor a ser incorporado à tarifa da linha a título de ressarcimento do custo de pedágio.
- 3.8. A Nota Técnica ressalta que essa metodologia distribui o custo do pedágio entre os usuários da linha de forma proporcional à ocupação média projetada, utiliza parâmetros compatíveis com a política tarifária vigente, evita incentivos adversos associados ao uso de demanda observada e não altera a estrutura tarifária global do serviço semiurbano, configurando solução pontual, instrumental e tecnicamente justificada para o caso concreto.
- 3.9. No tocante à forma de implantação, a análise propõe que o valor calculado seja incorporado à tarifa da linha observando-se as regras de arredondamento da Resolução nº 2.132/2007 (segunda casa decimal arredondada para 0 ou 5 centavos), e que a produção de efeitos financeiros ocorra por ocasião do próximo reajuste tarifário do semiurbano, previsto para a segunda quinzena de fevereiro de 2027.
- 3.10. Tal diretriz observa o princípio da anualidade aplicável aos reajustes e revisões tarifárias, previsto no art. 70, inciso II, da Lei nº 9.069/1995, considerando que o último reajuste do serviço semiurbano já foi realizado em 22 de fevereiro de 2026, por meio da Deliberação ANTT nº 38, de 12 de fevereiro de 2026.
- 3.11. Dessa forma, a incorporação do novo componente tarifário deve ocorrer no ciclo tarifário subsequente, em respeito à periodicidade mínima anual, sem prejuízo de nova avaliação tarifária em caso de alteração do valor da tarifa de pedágio incidente sobre o trecho utilizado.
- 3.12. Por fim, ressalto que ainda que possa haver o reconhecimento de que o custo de pedágio incidente sobre a operação da Linha 06-0145.70 constitui despesa operacional permanente, cuja não consideração na tarifa comprometeria o equilíbrio econômico-financeiro da prestação do serviço e que ficou proposto o repasse desse custo à tarifa da linha, a metodologia utilizada possui caráter instrumental e específico para o cálculo do valor a ser incorporado à tarifa da linha em questão, sem implicar alteração da estrutura tarifária global do serviço semiurbano regulado pela ANTT.
- 3.13. Além disso, os efeitos financeiros decorrentes da revisão tarifária serão implementados por ocasião do reajuste tarifário do serviço previsto para a segunda quinzena de fevereiro de 2027, observadas as regras estabelecidas na Resolução ANTT nº 2.130/2007.
- 3.14. Diante do exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do artigo 50, inciso I, §1º, da Lei nº 9.784, de 1999, alinho-me à SUPAS no sentido de aprovar a revisão tarifária da linha de transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros, de prefixo nº 06-0145-70, que liga Extrema/MG a Bragança Paulista/SP, para inclusão, em sua estrutura tarifária, de componente destinado ao ressarcimento do custo de pedágio na Praça de Pedágio de Vargem/SP da concessão da BR-381/SP/MG, explorada pela Concessionária Autopista Fernão Dias.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, VOTO por:

- a) Aprovar a revisão tarifária da linha de transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros, de prefixo nº 06-0145-70, que liga Extrema/MG a Bragança Paulista/SP, para inclusão, em sua estrutura tarifária, de componente destinado ao ressarcimento do custo de pedágio na Praça de Pedágio de Vargem/SP da concessão da BR-381/SP/MG, explorada pela Concessionária Autopista Fernão Dias.

Brasília, [data da assinatura].

FELIPE QUEIROZ

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ**, Diretor, em 11/05/2026, às 12:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **42508760** e o código CRC **44636F02**.